ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 17004,4 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

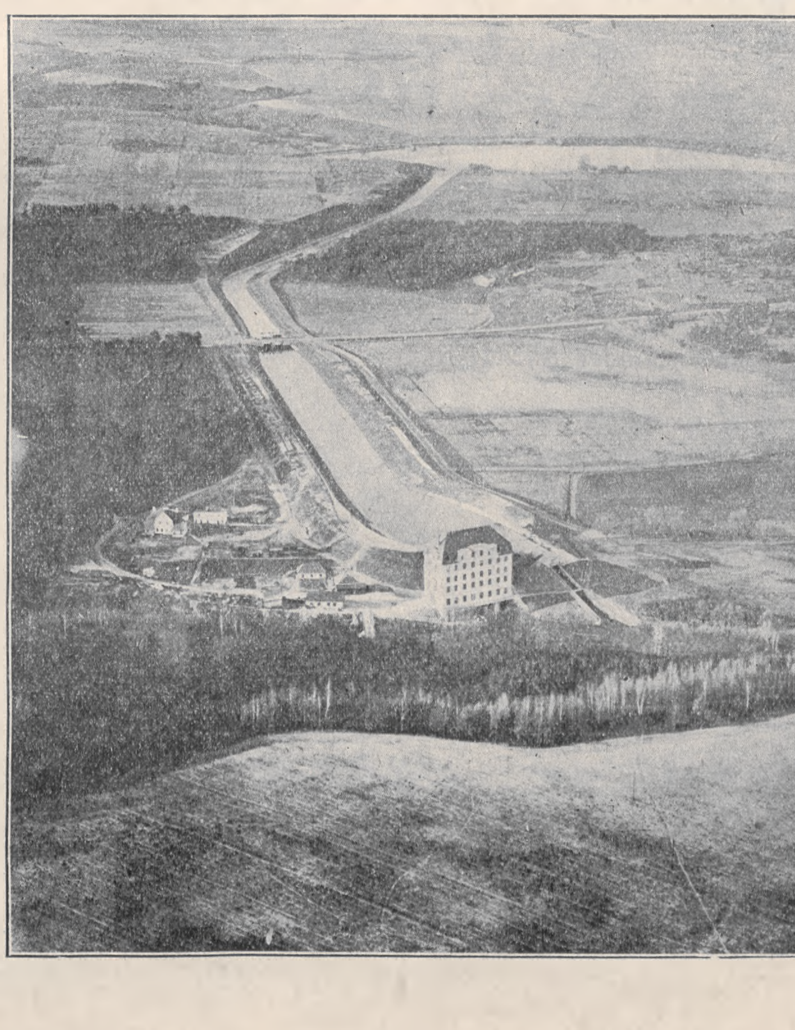
Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

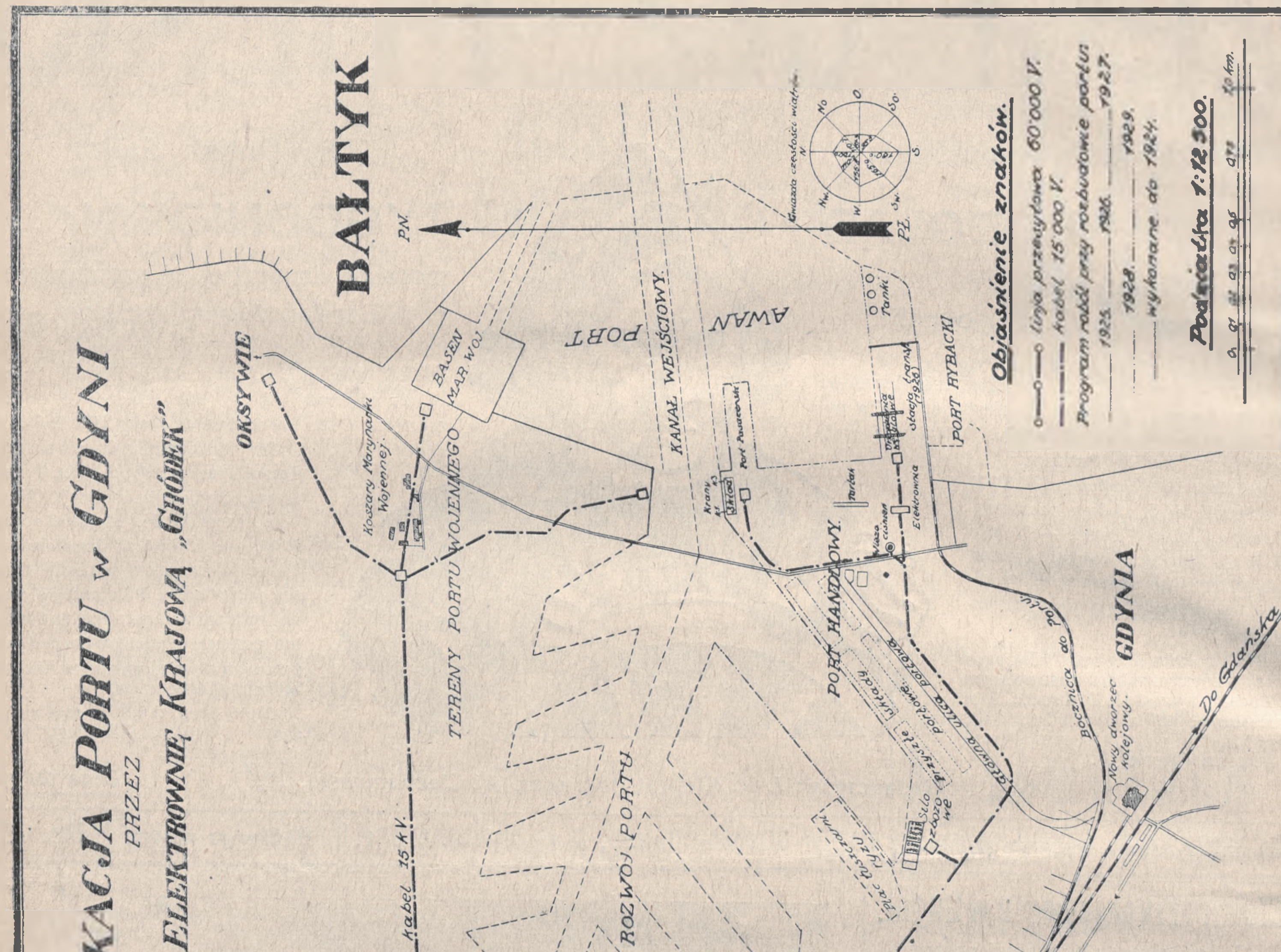
Nr. 37. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 7 październ. 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 190

Elektryfikacja portu w Gdyni.

W związku z ogromnemi postępami robót portowych w Gdyni, o których donosiliśmy w nr. 35 „Żeglarza", pozostaje sprawa elektryfikacji portu, obecnie pomyślnie rozwiązana. Mianowicie 14 września b. r. udzieliło Ministerstwo Robót Publicznych Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek" uprawnienia na zakład wodno-elektryczny w Żurze (pod Laskowicami), o sile 10 000 koni mechanicznych, na linję przesyłową 60 000-woltową z Gródka i Żuru do Gdyni oraz na całkowite zasilanie portu w Gdyni prądem elektrycznym przy pomocy stacyj transformatorowych i rozdzielczych, które staną w porcie w pobliżu linji kolejowej Gdynia—Wejherowo. Dnia 17-go września b. r. p. Minister Przemysłu i Handlu podpisał z Sp. Akc. „Gródek" umowę o zasilanie portu w Gdyni energją elektryczną. Na mocy tej umowy port gdyński będzie otrzymywał już na wiosnę 1928 r. prąd z Gródka. Zważywszy ogromną rolę, jaką w nowoczesnych portach odgrywa elektryfikacja, łatwo zrozumieć, że sprawność i bezpieczeństwo ruchu portowego w Gdyni zyskają ogromnie na tem ulepszeniu. Dzięki taniości dostarczanego prądu (maksymalna cena za kilowatogodzinę 17 groszy, podczas gdy odnośna cena w porcie gdańskim wynosi 60 gr.), w niedalekiej przyszłości Gdynia będzie mogła skutecznie konkurować z Gdańskiem i portami zagraniczn.



Zakład wodno-elektryczny w Gródku z lotu ptaka. Na pierwszym planie Elektrownia wraz z śluzą tratew, dalej kanał roboczy i zbiornik.



Plan portu w Gdyni.

Na planie jest widoczne rozmieszczenie podstacji elektrycznej „Gródka“ oraz kablów sieci elektrycznej, która będzie służyła do zasilania urządzeń portowych siłą i światłem.

Nowa reglamentacja cła wwozowego na statki.

Rozporządz. 647. Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa
z dnia 29 lipca 1927 r.
w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej z dnia 26 czerwca 1924 r.

Na zasadzie art. 7 punkt i) ustawy z dnia 31 lipca 1924 roku w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. U. R. P. nr. 80, poz. 777) zarządza się co następuje:

§ 1. Pozycja 175 taryfy celnej z dn. 26 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. nr. 54, poz. 540) otrzymuje następujące brzmienie:

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	cło od tony rejestrowej
175	Statki do żeglugi morskiej i rzecznej z osprzętem lub bez:	
	1. Statki morskie z własnym popędem mechanicznym za wyjątkiem osobno wymienionych:	
	a) statki o pojemności ponad 300 ton rej. netto oraz statki rybackie morskie wszelkiego tonażu	netto 150
	b) statki o pojemności 300 ton rej. netto i mniej	netto 200
	2. Statki morskie pomocnicze:	
	a) holowniki ratownicze, przeciwpożarowe itp.	brutto 200
	b) pogłębiarki	brutto 330
	3. Łodzie z własnym popędem mechanicznym:	
	a) rybackie (kutry)	netto 100
	b) wszelkie inne	netto 400
	4. Statki morskie bez własnego popędu mechanicznego, doki pontony morski.	
	a) żelazne lub stalowe:	
	I. o pojemności ponad 300 ton netto rej.	netto 30
	II. o pojemności 300 t. netto rej. i mniej	netto 75
	b) drewniane lub konstrukcji mieszanej:	
	I. o pojemności ponad 300 ton netto rej.	netto 75
	II. o pojemności 300 ton netto rej i mniej	netto 75
	c) żelazo-betonowe:	
	I. o pojemności ponad 300 ton netto rej.	netto 30
	II. o pojemności 300 ton rej. netto i mniej	netto 75

Uwaga: do p. 4. Przy cleniu doków i pontonów pojemność brutto przyjmuje się za pojemność netto.

	5. Statki rzeczne z własnym popędem mechanicznym za wyjątkiem osobno wymienionych	netto 200
	6. Statki rzeczne bez własnego popędu mechanicznego:	
	a) żelazne lub stalowe	netto 50
	b) drewniane lub konstrukcji mieszanej	netto 100
	c) żelazo-betonowe	netto 50
	7. Pogłębiarki rzeczne	brutto 200
	8. Łodzie bez własnego popędu mechanicznego:	
	a) łodzie sportowe z żaglem lub bez	netto 250
	b) wszelkie inne osobno niewymienione	netto 100

Uwaga 1: Za statki uważa się jednostki pływające o pojemności powyżej 50 m³ (17,6 rej. ton) brutto; jednostki o mniejszej pojemności uważa się za łodzie.

Uwaga 2. Dźwigi, elewatory itp. pływające osobno niewymienione urządzenia, nie mające charakteru statków, clą się podług tonażu brutto pływaka z dodaniem 50 % za urządzenia.

Uwaga 3. Wszelkie statki opłacają cło razem z osprzętem, koniecznym do prawidłowego i bezpiecznego pływania. Wydawanie instrukcyj o pomiarach celnych statków i o osprzęcie należy do Ministerstwa Skarbu.

Uwaga 4. Statki i łodzie, przywożone w stanie rozłożonym oraz części statków opłacają cło podług odpowiednich pozycyj taryfy celnej. Statki i łodzie, przywożone w stanie złożonym drogą lądowa oraz łodzie składane, chociażby w stanie rozłożonym, opłacają cło podług odpowiednich punktów niniejszej pozycji.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie trzeciego dnia po ogłoszeniu i obowiązuje na całym obszarze celnym Rzeczypospolitej Polskiej.

Z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia traci moc obowiązującą poprzednia redakcja pozycji 175 taryfy celnej z dnia 26 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. nr. 54, poz. 540).

Rozporządz. 648 Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa
z dnia 30 lipca 1927 r.
w sprawie ulg celnych na statki.

Na podstawie art. 7 punkt b) ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. U. R. P. nr. 80, poz. 777) zarządza się co następuje:

§ 1. Poniżej wymienione towary opłacają cło ulgowe w wysokości 10 % cła normalnego:

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru.
175 p. la, b.	Statki morskie z własnym popędem mechanicznym, z wyjątkiem osobno wymienionych.
p. 2a, b.	Statki morskie pomocnicze.
p. 3	Łodzie z własnym popędem mechanicznym: a) rybackie (kutry),
z b)	wszelkie inne o ile są nieluksusowe.
p. 4	Statki morskie bez własnego popędu mechanicznego, doki, pontony morskie: a) I, II żelazne lub stalowe.
p. 5	Statki rzeczne z własnym popędem mechanicznym, z wyjątkiem osobno wymienionych.
p. 6	Statki rzeczne bez własnego popędu mechanicznego: a) żelazne lub stalowe.
p. 7	Pogłębiarki rzeczne.
p. 8	Łodzie bez własnego popędu mechanicznego:
z b)	wszelkie inne osobno niewymienione, o ile są rybackiemi.

Pozycja taryfy celnej — Nazwa towaru.

§ 2. Poniżej wymieniony towar opłaca cło ulgowe w wysokości 50 % cła normalnego:

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru.
175 p. 8	Łodzie bez własnego popędu mechanicznego:
z a)	łodzie sportowe z żaglem lub bez, o ile są zaopatrzone w stały kil.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie trzeciego dnia po ogłoszeniu i będzie obowiązywało do dnia 31 grudnia 1927 r.



Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Dalsze rozwinięcie przewozów osobowych „Żeglugi Polskiej“.

1-go października została przerwaną komunikacja statkami pomiędzy Gdynią a Helem.

Również zostały zakończone zagraniczne wycieczki statkiem „Gdynia“.

W związku z tem statki pasażerskie „Żeglugi Polskiej“ stanęły na zimowe leże w Stoczni Gdańskiej.

W ciągu zimy mają być dokonane na statkach pewne przeróbki, konieczność których została ustaloną na mocy tegorocznego doświadczenia. W szczególe nr s. s. „Gdynia“ oprócz drobnych ulepszeń, mających na względzie wygody pasażerów, zostaną wbudowane nowe luksusowe kabiny na miejsce palarni na rufie, połączone z salonikiem. Da to możność przyjmować na cieszące się tak wielkiem powodzeniem wycieczki większą ilość pasażerów, zapewniając im większe wygody.

Dyrekcja przedsiębiorstwa przystąpiła obecnie do opracowania planu wycieczek na rok przyszły, przyczem jest w projekcie rozpocząć wycieczki do Kopenhagi już w połowie maja. W czerwcu jest projektowaną dłuższa wycieczka naokoło Bałtyku ze zwiedzeniem Rygi, Tallinnu, Helsingforsu, ewentualnie Abo i Sztokholmu.

Po tej wycieczce rozpoczną się wycieczki mniejwięcej według tegorocznego programu do Szwecji i Danji.

Program wycieczek zostanie ogłoszony prawdopodobnie w kwietniu.

Co dotyczy żeglugi przybrzeżnej, przedsiębiorstwo ubiega się o utrzymanie conajmniej trzech nowych statków, które by dały możność należytej obsługi linji pomiędzy Gdańskiem, Sopotami, Gdynią, Helem i Jastarnią, oraz utworzenia nowej linji do Pucka, ewentualnie do Swarzewa, co znacznieby zwiększyło możliwości turystyczne naszego wybrzeża.



Dalsze postępy w budowie portu gdyńskiego. Roboty przy budowie portu posuwają się teraz naprzód w szybkiem tempie. Łamifala wydłużyła się już do 650 metrów, jej gotowa zaś ścianka ma już 500 metrów długości. Prawdopodobnie stanie przy niej na zimę wzdłuż łamifali, od strony wewnętrznej, krążownik „Bałtyk".

Budowa kesonów na obu zajętych do tego terenach ma być doprowadzona wkrótce do 5 sztuk na tydzień. Zbudowana została druga pływająca betoniarka: jestto maszyna ustawiona na dwóch zmontowanych razem żelaznych krypach, z drewnianą wieżą 15 metrów wysokości, przeznaczona do betonowania kesonów po ustawieniu ich u nabrzeży: ma ona lokomobilę o sile 30 KM. — Nowe molo ma być poszerzone w południowym kierunku na 90 metrów, z obramowaniem kesonowym. — W basenie, na zachodnim jego końcu obramowanie betonowe zrobione już jest na 300 mtr., przy południowem nabrzeżu refuluje się przystań między kesonami a brzegiem. — W wojennym porcie zakończono bagrowanie pod zachodnie nabrzeże i montują się kafary do kontynuowania robót.

Budowa magazynu i łuszczarni ryżu w porcie gdyńskim. Magazyn Urzędu Maryn. Handlowej jest bliski ukończenia i zapewne 1-go listopada już będzie oddany do użytku publicznego. — Na południowo-zachodnim brzegu basenu przy miejscu, które jeszcze zostanie wybagrowane a obecnie służy od niedawna do budowy kesonów przystąpiono do budowy gmachu łuszczarni ryżu.

Podniesienie Bandery polskiej na statku Robur II. W najbliższych dniach w porcie szwedzkim Gevle nastąpić ma podniesienie bandery polskiej na statku handlowym Robur II. kpt. Szworc, armator: Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe. Parowiec Robur II jest zbudowany w r. 1910 w Anglji i ma nośność 2200 ton DW.

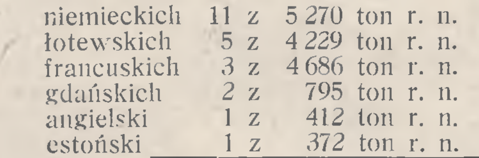
Ruch portu gdyńskiego w poprzednim tygodniu. Ruch statków w poprzednim tygodniu miał przebieg normalny. Na skutek przepełnienia portu par. Kraków nie mógł wyładować rudy w Gdyni i wyładował ją w Gdańsku. — Na wejściu było w tygodniu 12 statków o łącznej ładowności 8 946 ton rej. netto, w tej liczbie 11 parowców, 1 żaglowiec z motorem. W stanie próżnym zawinęło 11 statków, 1 (Gdynia) przywiózł 55 pasażerów ze Sztokholmu. Co do bandery statków na wejściu było polskich 1, szwedzkich 2, norweskich 2, gdańskich 2, niemieckich 2. francuskich łotewskich estońskich po 1. — Odpłynęło z portu w tygodniu 13 statków o łączn. ład. 8 068 t. r. n., w tej liczbie 1 z pasażerami („Gdynia" do Kopenhagi z 49 pasażerami i 12 statków z węglem w ogólnej ilości 20 067 ton, w tej liczbie 1203 t węgla bunkrowego. W dniu 30 września przepełnienie portu i redy już było tak wielkie że Kraków, po wyładowaniu rudy w Gdańsku w oczekiwaniu możności ładowania węgla do Vallvik stanął na kotwicy na redzie jako dziewiąty statek, nie licząc sześciu statków ładujących w porcie.

Ruch portu gdyńskiego we wrześniu. Mimo iż ruch statków w miesiącu nie przewyższył liczby rekordowej z miesiąca lipca, otrzymanej dzięki udziałowi w ruchu oceanicznego parowca Suffren, (brakowało do rekordu tylko 812 ton) załadunek jednak węgla na statki osiągnął rekordowej liczby 94 407 ton, w tej liczbie 4 500 ton węgla bunkrowego. Po potrąceniu parowca Suffren z ruchu lipcowego okaże się że i ruch miesięczny statków we wrześniu był rekordowy, co świadczy o znamiennej ciągłości w rozwoju ruchu portowego, która jest bardzo zdrowym objawem. Prawię każdy miesiąc następny jest rekordowym czy to pod względem ruchu tonażu, czy to pod względem wysokości przeładunku towarów. — Zawinęło do portu we wrześniu 66 statków morskich, o łącznej ładowności 47 919 t. r. n. w tej liczbie 61 parowców, 1 motorowiec, 3 lichtugi morskie, 1 żagl. z mot. Próżnych statków zawinęło 60, z pasażerami 4 (Gdynia), z pasażerami i drobnicą 2 (2 razy Pologne). Weszło we wrześniu statków:

polskich	7	z	4 286	ton r. n.
szwedzkich	19	z	12 651	ton r. n.
norweskich	10	z	8 400	ton r. n.
duńskich	7	z	6 818	ton r. n.
niemieckich	11	z	5 270	ton r. n.
łotewskich	5	z	4 229	ton r. n.
francuskich	3	z	4 686	ton r. n.
gdańskich	2	z	795	ton r. n.
angielski	1	z	412	ton r. n.
estoński	1	z	372	ton r. n.
	66	z	47 919	ton r. n.

Par. Pologne przywiózł 41 pasażerów i 6 ton drobnicy. Par. Gdynia 265 pasażerów. — Na wyjściu notowano 63 statki, w tej liczbie 54 z węglem, 3 z drzewem, 2 z pasażerami i towarem, 4 z pasażerami. Prócz wyżej wymienionej ilości węgla wywieziono na trzech parowcach 2 222 t. kopalniaków i 325 t. desek Par. Pologne wywiózł 813 pasażerów do Havre i 3 tony pierza do Ameryki. Par. Gdynia wywiózł 245 pasażerów w wycieczkach do portów bałtyckich.

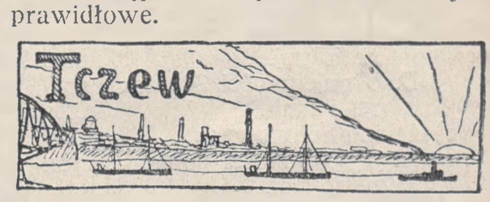
Uderzające jest pod każdym względem ożywienie się ruchu portowego. Na październik zapowiada się dalsze ożywienie eksportu drzewa, oraz eksport cementu do Ameryki Południowej na statkach Finska Angfartygs A.—B.



Zniesienie kanału żeglugowego Wisła-Zalew Wiślany. Kanał na terenie wolnomiejskim Wisła-Zalew Wiślany zostaje zamknięty w związku z meljoracją Żuław, która jest niemożliwa w razie zachowania obecnego poziomu wody w kanale. Obniżenie zwierciadła wody wymagałoby jednak kosztownego pogłębiania dla utrzymania żeglowności kanału. W przyszłości funkcjonować będzie tylko jedno połączenie wodne na terenie przybrzeżnym gdańskim Wisły z Zalewem — przy pomocy t. zw. Wisły Elbląskiej.

Ruch portu gdańskiego za poprzedni tydzień. Mimo zmniejszenia ruchu przybrzeżnego ożywienie w porcie wzrosło. Szczególnie ożywiony był wywóz węgla i cementu, oraz drzewa a import śledzi na wejściu. Wwóz żelastwa dla hutnictwa polskiego odbywał się również normalnie. — Na wejściu było 135 statków morskich, w tej liczbie 116 parowców, 3 holowniki, 6 lichtug morskich, 3 motorowce, 1 parowiec cysternowy, 5 żagl. z mot., 1 żaglowiec. Wśród statków tych było próżnych 92, z drobnicą 17, z pasażerami i drobnicą 2, z żelastwem 9, ze śledźmi 8, z rudą żelazną, drzewem i węglem po 2, ze zbożem 1. Co do bander statków na wejściu było polskich 7, gdańskich 4, duńskich 22, szwedzkich 28, niemieckich 43, norweskich 13, angielskich 6, łotewskich 4, francuskich 3, holenderskich i estońskich po 2, hiszpańskich 1. — Na wyjściu zanotowano 129 statków, w tej liczbie z węglem 54, z drzewem 22, z drobnicą 19, próżnych 14, z pasażerami i drobnicą 6, z cementem 5, ze zbożem 4, ze spirytusem 2, oraz z melasą, resztą ładunku śledzi i rudy żelaznej po 1.

Zatonięcie polskiego statku z winy gdańskiego parowca. Sąd morski w Gdańska rozpatrywał 29. IX. sprawę zatonięcia szkuńca dwumasztowego Henryk z Rewy na skutek zderzenia się z parowcem gdańskim Amor na Martwej Wiśle między wioskami Bąsak) Kraków. Według orzeczenia sądu Amor uderzył żaglowiec polski z prawej strony, poczem odholował go, tonącego na płytką wodę. „Henryk" jest jednak stracony. Winę w zderzeniu ponosi wyłącznie prowadzący „Amora". Postępowanie po zderzeniu było prawidłowe.



Oczekiwane polepszenie dojazdu na Wiśle morskiej. W najbliższym czasie nastąpić ma uchwalone przez Radę Portu w Gdańsku wytyczenie wyjazdu na Wisłę Żywą od strony morza przepisowemi znakami morskiemi oraz bodbagrowanie miejsc zamulonych jak przy szluzie Einlage, tak też w kanale dojazdowym przed ujściem. Mimo dwukrotnej wysokiej wody i burz kanał się trzyma znakomicie i tylko przy wejściu do niego ze strony rzeki i ze strony morza potrzebne są nieznaczne roboty, niewspółmiernie małe do korzyści jakie uzyska przez nie bezpieczeństwo odpływu kry przy pochodzie lodów, oraz żegluga na Wiśle Morskiej.

Żegluga rozrywkowa a propaganda morska.

(Ciąg dalszy).

Wyżej wygłoszone były 3 elementy znaczenia marynarki rozrywkowej: 1) Wykorzystanie taboru jej w wypadku wojny. 2) Propaganda morska. 3) Wyzyskanie w razie mobilizacji personelu odmiennego od składu rekrutów morskich. Przejdziemy z kolei do rozpatrzenia punktu drugiego.

Propaganda morska.

W krajach bogatszych na morzu, posiadających potężne marynarki wojenne, jak np. Anglja i Stany Zjednoczone, żegluga rozrywkowa cieszy się szczególną uwagą władz publicznych. Gdy Niemcy forsowały gwałtownie swój rozwój marynarki cesarz Niemiec również wysuwał na pierwsze miejsce kwestje yachtingu. Wszędzie zresztą we wszystkich państwach i wśród wszystkich narodowości uznanem jest, że żegluga rozrywkowa jest głównym czynnikiem, środkiem najskuteczniejszym propagandy morskiej.

Stare angielskie przysłowie powiada, że „każdy człowiek, który umie trzymać wiosło jest siłą dla Anglji"; można powiedzieć, że każda osoba która uprawia yachting lub nawet posiada pośród kolegów bliskich kogoś, kto go uprawia, przez to zgóry dostępna jest dla idei morskich, chłonie też intensywnie wszystko, co dotyczy morza.

Amatorowie żeglugi rozrywkowej rekrutują się we wszystkich środowiskach od najuboższych do najzamożniejszych.

Wśród skromniejszych stoją na pierwszym miejscu młodzi, mający mniej pieniędzy niż aktywności, a wydający pieniądze na cele żeglugi rozrykowej aż do ostatnich granic swych możliwości. Synowie rodzin, skromni młodzi urzędnicy, nawet młodzi robotnicy w miastach przemysłowych, o ile oddają się yachtingowi, czy to doskonaląc się sami, czyteż przez wzór kolegów, zdobywają z trudem i zadziwiającą wytrwałością Morze, ono zaś podbija ich sobie na zawsze, z największą zresztą dla nich korzyścią. Wszyscy wprawdzie nie stają się marynarzami zawodowymi; byłoby to nawet szkodliwe dla propagandy morskiej. Przeciwnie, przechodzą oni dalej karjery lądowe, zachowując jednak stale gust i w wielkiej mierze praktykę morską. Oni to są najlepszymi propagatorami, gdyż wykłady słowne podtrzymują osobiście przykładem. W kółku takich ludzi można dyskutować o potrzebach morskich, o powiększeniu floty, o założeniu towarzystwa żeglugi, nawet o sprawach kolonjalnych; wśród nich się zawsze znajdzie adwokatów dobrej sprawy, walczących za rozwojem marynarki, interesujących się wszystkiem co dotyczy morza.

Clerc-Rampal przytacza przykłady efektownych czynów francuskiego yachtingu, na pierwszym miejscu p. Alain Gerbault, który przebył sam na 15-tonowym yachcie Atlantyk i żegluje sam dalej na Pacyfiku. Przytacza również przykład sławnego uczonego Charcot, badacza polarnych wód i prezesa Francuskiego Klubu Yachtowego, który rozpoczął żeglugę jako chłopiec na t. zw. monotypie Chaton, miniaturowej łodzi sportowej, odbył pierwszą podróż na wyspę Jan Mayen na szkuńcu rozrywkowym i który jedynie yachtingowi zawdzięcza swoją rolę obecną jako marynarza i oceanografa, badacza polarnych wód i głębin oceanu.

Na 3-ciem miejscu p. Clerc-Rampal wymienia panny de Saussure, Maillard i Ouille, które odbyły szereg pięknych podróży po morzu Śródziemnym yachtami Perlette i Bonita. Jedna z tych podróży Perletty została obszernie opisana w „Żeglarzu Polskim" w drugiej połowie 1926 r.

(Dokończenie nastąpi).

RUCH PORTOWY.

GDYNIA.

Na wejściu:

13 września: duń. par. Hafnia 1160 t. z Kopenhagi próżny (Robur).

14 września: polski par. **Gdynia** 237 t. z Rönne z 70 pasażerami (Żegl. Polska), norw. par. Ravnedal 566 t. z Helsingborga próżny (Reinhold), szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny (Robur).

15 września: duń. par. Absalon 1353 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), norw. par. Kristine I. 614 t. z Västeras próżny (Robur), norw. mot. Ytterög 124 t. z Roztoku próżny (Pol. Ag. Morska).

16 września: franc. par. Pologne 1841 t. z Le Havre z 30 pasażerami i 5,5 t. drobnicy (Co. Gen. Transatl.).

17 września: niem. par. Reval 575 t. z Lubeki próżny (Robur).

18 września: ang. par. Kalua 412 t. z Thistedu próżny (Pol. Ag. Morska), łot. par. Lia 749 t. z Grangemuuth próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Gota 674 t. z Gdańska próżny (Robur), łot. par. Viesturs 339 t. z Saxköpingu próżny (Pol. Ag. Morska).

19. września: pol. par. **Katowice** 1108 t. z Ystadu próżny (Żegluga Polska).

20 września: niem. par. Spitzberg 155 t. z Kołobrzegu próżny (Robur), norw. par. Gulhaug 742 t. z Królewca próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. Alsen 539 t. z Hamburga próżny (Pol. Ag. Morska).

21 września: łot. par Skauts 1329 t. z Rouen próżny (Polska Ag. Morska), pol. par. **Gdynia** 235 t. z Sztokholmu z 55 pasażerami (Żegluga Polska).

22 września: norw. par. Bruse 1010 t. z Trondhjem próżny (Polski Lloyd).

23 września: gdański par. Mottlau 431 t. z Gdańska próżny (Pol. Ag Morska), gdański par. Balticum 364 t. z Odense próżny (Pol. Ag. Morska), norw. par. Dea 1460 t. z Gandawy próżny (Robur).

24 września: niem. par. Teutonia 768 t. z Abus próżny (Robur).

25 września: est. żagl. z mot. Wirumaa 372 t. z Rendsburga próżny (Pol. Ag. Morska). niem. par. Nordmark 569 t. z Lubeki próżny (Reinhold).

26 września: franc. par. Jumieges 1004 t. z Antwerpji próżny (Pol. Ag. Morska).

27 września: szw. par. Nordöst 629 t. z Norrköpingu próżny (Robur), szw. par. Aina 773 t. z Oslo próżny (Polł Ag. Morska).

28 września: szw. par. Gustaf Wasa 978 t. z Londynu próżny (Pol. Ag. Morska), duń. par. Elsborg 955 t. z Kopenhagi próżny (Polski Lloyd), szw. par. Reserv 1013 t. z Londynu próżny (Robur), norw. par. Lillemor 678 t. z Szczecina próżny (Robur).

29 września: szw. par. Yvar 715 t. z Szczecina próżny.

30 września: łot. par. Kokness 1045 t. z Antwerpji próżny (Voigt), franc. par. Pologne 1841 t. z Le Havre z 11 pasażerami (Co. Gen. Transantl.), szw. par. Inga 731 t. z Lubeki próżny.

Na wyjściu:

13 września: pol. par. **Toruń** 1122 t. do Westharpoolu z kopalniakami (Zegl. Polska).

14 września: szw. par. Igna 731 t. do Gefle z węglem (Robur), szw par. Verdandi 275 t. do Halmstadu z węglem (Pol. Ag. Morska).

15 września: szw. par. Robur 578 t. do Sztokholmu z węglem (Robur), duń. par. Bretland 1235 t. do Esbjergu z węglem (Reinhold), norw. par. Ravnedal 566 t. do Sztokholmu z węglem (Reinhold).

16 września: polski par. **Gdynia** 237 t. do Visby z 56 pasażerami (Zegl. Polska), norw. par. Ytterög 124 t. do Sarpsborga z węglem (Pol. Ag. Morska), franc. par. Pologne 1841 t. do Le Havre z 500 pasażerami i 3 t. pierza do Am. (Co. Gen. Transatl.).

18 września: duń. par. Hania 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Robur), duń. par. Absalon 1353 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), norw. par. Kristine I. 614 t. do Västeras z węglem (Robur).

19 września: szw. par. Ellen 948 t. do Göteborga z węglem (Robur).

20 września: niem. par. Reval 576 t. do Tallinnu z węglem (Robur), ang. par. Kalua 412 t. do Lipawy z węglem (Pol. Ag. Morska), łot. par. Lia 749 t. do Lipawy z węglem (Pol. Ag. Morska).

21 września: szw. par. Gota 674 t. do Oskarshamnu z węglem (Robur), łot. par. Viesturs 339 t. do Bandholmu z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. Spitzberg 155 t. do Karlskrony z węglem (Robur).

22 września: niem. par. Alsen 539 t. do Pargasu z węglem (Pol. Ag. Morska).

23 września: norw. par. Gulhaug 742 t. do Karlstadu z węglem (Pol. Ag. Morska).

24 września: pol. par. **Katowice** 1108 t. do Malmö z węglem (Żegl. Polska), pol. par. **Gdynia** 237 t. do Kopenhagi z 49 pasażerami (Żegl. Polska).

25 września: łot. par. Skauts 1329 t. do Rygi z węglem (Pol. Ag. Morska), gdański par. Mottlau 431 t. do Abo z węglem (Pol. Ag. Morska), gd. par. Balticum 364 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Ag. Morska).

26 września: est. żagl. z mot. Wirumaa 372 t do Tallinnu z węglem (Pol. Ag. Morska).

27 września: norw. par. Bruse 1010 t. do Trondhjem z węglem (Polski Lloyd), niem. par. Teutonia 768 t. do Helsingborga z węglem (Robur), niem. par. Nordmak 569 t. do Pargasu z węglem (Pol. Ag. Morska).

28 września: norw. par. Dea 1460 t. do Gandawy z węglem (Robur), ranc. par. Jumieges 1004 t. do Dunkerki z deskami dębowemi

(Pol. Ag. Morska), szw. par. Nordost 629 t. do Munkedelu z węglem (Robur).

29 września: szw. par. Aina 773 t. do Drammen z węglem (Pol. Ag. Morska), duń. par. Elsborg 955 t. do Gdańska z kopalniakami (Polski Lloyd).

30 września: szw. par. Gustaf Wasa 978 t. do Hernösandu z węglem (Pol. Ag. Morska), ranc. par. Pologne 1841 t. do Le Havre z 313 pasażerami (Co. Gen. Transatl.).

Ruch statków w porcie gdańskim.

Na wejściu:

20 września: niem. par. Castor 320 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), niem. hol. Enak 6 t. z pol. licht. Janek 633 t. i Jurek 634 t. z powodu złej pogody powróciły jako do portu ukrycia (Wisła-Bałtyk, Westerpl.), szw. par. Robur II 797 t. z Norrköpingu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Leontes 180 t. z Fraserburgha ze śledźmi (Behnke i Sieg, Packhof), szw. par. Ragmar 430 t. z Horsensu próżny (Behnke i Sieg, Weserpl.), szw. par. Maj 1144 t. z Sundsvallu próżny (Artus, Westerpl.), holend. par. Schieland 1202 t. z Kopenhagi próżny (Bestmann, Pommerensdorf), duń. par. Mary 1125 t. z Londynu próżny (Artus), ang. par. Kolpino 1465 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson, kolej nadw.), niem. par. Planet 478 t. z Królewca z drzewem (Prowe), niem. par. Karl Rehder z Malmö próżny (Voigt).

Na wyjściu:

20 września: niem. hol. Enak 6 t. z pol. licht. Janek 633 t. i Jurek 634 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk), szw. par. August 427 342 t. do Trelleborga z węglem (Behnke i Sieg), est. par. Valve 207 t. do Tallinnu próżny (Reinhold), norw. par. Granli 1257 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Konsul Suckau 212 t. do Królewca ze śledźmi (Reinhold), duń. par. Lituania 3940 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Skagerrak 524 t. do Barrow z drzewem (Danz. Schiff. K.), grecki żagl. z mot. Rhodos (ex Marie) 79 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), niem. par. Egeria do Rotterdamu z towarem (Wolff), ang. par. Baltonia 1449 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Bretagne do Kardyfu z drzewem (Shaw, Lovell), łot. par. Falconer 270 t. do Grimsby z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Hadsund 1163 t. do Manchestru z drzewem (Behnke i Sieg), grecki żagl. z mot. Cavalla do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), szw. par. Ingeborg 191 t. do Sundsvallu z węglem (Wolff), ang. par. Therese 607 t. do Birkenhead z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Felicia 687 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Kurbads 563 t. do Rygi z węglem (Voigt).

Na wejściu

21 września: niem. par. Hoffnung z Szczecina ze śledźmi (Lenczat), duń. par. Frieda 1276 t. z Horsensu próżny (Ick), łot. par. Sigulda 1260 t. z Dunkerki próżny (Voigt), franc. par. Bolbec z Boulogne z żelastwem (Morry), niem. par. Marianne 472 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand.), ang. par. Cyrille Daneels 839 t. z Göteborga próżny (Danz. Schiff. K.), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 t. z Holbäk próżny (Artus), szw. par. Regulus 491 t. z Leningradu próżny (Bergenske), polska licht. Wojtek 377 t. i niem. licht. D. W. 701 382 t. z Schiewenhorst próżne (Wisła-Bałtyk).

21 września: est. par. Marmor 565 t. z Tallinu z żelastwem (Behnke i Sieg, Viktoriavandf), pol. hol. Rybak 33 t. z pol. licht. Wojtek 377 t. i niem. licht. D. W. 701 382 t. z Schiewenhorst próżne (Wisła-Bałtyk), niem. par. Klara Blumenfeld 1465 t. z Hamburga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Elektra 349 t z Rygi z drzewem (Wolff, kan. port.), duń. par. Mettejensen 1959 t. z Baltimore z żelastwem (Bergenske), duń. par. Wwe Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), niem. par. Phyla 726 t. z Szczecina próżny (Reinhold), duń. par. Bothal 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), holend. par. Pluto 709 t. z Hamburga z towarem (Prowe), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem, szw. par. Malmen 2260 t. z Molmö z towarem (Scand. Levante), duń. mot. Lidso 118 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske).

Na wyjściu.

21 września: niem. hol. Enak 6 t. z pol. licht. Janek 633 t. i Jurek 634 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk), niem. żagl. z mot. Greta 93 t. do Sztokholmu z cementem (Bergenske).

21 września: est hol. Odin 69 t. z belg. dragą, gą, Normaliseering do Gdyni próżny (Schichau), szw. par. Pan 658 t. do Aarhus z węglem (Bergenske), szw. par. Gusten 354 t. do Masnedsundu z węglem (Bergenske), niem. par. Hagen 1002 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt). norw. żagl. z mot. Regina 134 t. do Oslo z cementem (Behnke i Sieg), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Bergenske), szw. par. Vernandi 224 t. do Halmstadtu z cementem (Bergenske), franc. par. Yainville 836 t. do Dunkierki z drzewem (Worms), łot. par. Kalpaks 1182 t. do Abo z węglem (Voigt), łot. par. Krimulda 1150 t. do Rygi z węglem (Voigt). duń. par. Polly 463 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Kastor 320 t. do Bremy z towarem (Wolff), szw. par. Tanja 341 t. do Helsingborga z węglem (Danz. Schiff K.), szw. par. Carrie 739 t do Oslo z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

22 września: gdański par. Prosper 430 t. z Falkenbergu próżny (Behnke i Sieg), norw. mot. Bob 269 t. z Helsingborga próżny (Bergenske), hiszp. par. Miguel z Newcastle próżny (Bergenske), duń. par. Fulton 449 t. z Królewca próżny (Lenczat).

22 września: hiszp. par. Miguel 1705 t. z Newcastle próżny (Bergenske), duń. par. Fulton 450 t. z Królewca próżny (Lenczat, kan. port.), niem. par. Hermia 332 t. z Wicku ze śledziami (Reinhold, kan. port.), gdański par. Hammonia 658 t. z Halmstadu próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), szw. par. Aegir 757 t. z Kalmaru próżny (Danz Schiff. K.), duń. par. Brunhilde 863 t. z Bordeaux z żelastwem (Voigt, kolej nadw.), norw. par. John Bakke 1119 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg, Alldag), norw. par. Kongshavn 425 t. z Stornoway ze śledziami (Lenczat), gdański par. Marie Siedler 221 t. z Szczecina próżny (Reinhold), szw. par. Gunborg 498 t. z Rouen z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Bacchus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), szw. par. Fenja 211 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Themis 383 t. z Göteborga z towarem (Bergenske).

Na wyjściu.

22 września: szw. par. Hebe do Helsingborga z węglem (Reinhold), duń. par. Oloff do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.).

22 września: szw. par. Hebe 610 t. do Wasy z węglem (Reinhold), duń. par. Olaf 1181 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Viktoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), est. żagl. Uku 384 t. do Uleaborga próżny (Reinhold), szw. par. Forsvik 698 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Niord 283 t, do Kopenhagi z towarem (Bergenske), niem. par. Desia 265 t. do Antwerpji z drzewem (Reinhold), niem. par. Imperial 562 t. do Antwerpji ze zbożem (Behnke i Sieg), norw. par. Kolsaas 367 t. do Barrow z drzewem (Shaw, Lovell), szw. par. Malmen 2260 t. do Norrköpingu z towarem (Scand. Levante), duń. par. Danevirke 695 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Hans Broge 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. Annie 698 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Gudrun 483 t. do Södertelje z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

23 września: niem. żagl. z mot. Uli 56 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske), ang. par. Lord Autrim z Belfastu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Fanal 299 t. z Kilonji próżny (Reinhold), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), norw. par. Fagerborg 571 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold).

23 września: duń. par Hafnia 1159 z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), niem. r St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), pol. par. Wilno 1121 z Odense próżny (Warta). duń. par. Hulda Marsk 493 t. z Fredericji próżny (Danz. Schiff.-Kontor), szw. par. Elsie 826 t. z Odense próżny (Polsk. Skand.), duń. mot. Maagen 97 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske), niem. par. Continental 305 t. ze Szczecina próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Kjell 687 t z Klagshamnu próżny (Bergenske)

Na wyjściu:

23 września: niem. par. Minna Cords 551 t. do Kjöge z węglem (Prowe), gdański par. Mottlau 430 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Martin Goldschmidt 1253 t. do Aarhus z węglem (Behnke i Sieg), norw par. Ora 690 t. do Arendalu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Sarpen 1100 t. do Sarpsborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. żagl. z mot. Erika do Skillinge z węglem (Bergenske), gdański par. cyst. Inga na jazdę próbna próżny (Schichau), polski hol. Rybak z licht. Wojtek 377 t. i niem. licht. D. W. 701 382 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk), szw. żagl. Astrid 69 t. do Nakskov z drzewem (Bergenske).

23 września: duń. żagl. Anna 154 t. do Ha-s z węglem (answindt), szw żagl. z mot. Liljan 90 t. do Halmstadtu z węglem (Ganswindt), szw. par. Bengt 288 t. do Rönne z węglem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Fulda 49 t. do Oldenburgu z drzewem (Ganswindt), niem. par. Planet 478 t. do West-Hartlepoolu z drzewem (Prowe), ang. par. Kolpino 1465 do Hullu z pasażerami i towarem (Ellermann, Wilson), niem. par. Grimgerde 406 t. do Rotterdamu z drzewem (Adolph Voigt), niem. żagl. z mot. Dietrich Boonekamp 582 t. do Gandawy z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Ragnar 430 t. do Landskrony z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Elektra 349 do Bremy z towarem (Aug. Wolff i Co.), niem. par. Mineral 309 do Rotterdamu z towarem (Reinhold), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Unidet Baltic Corp.), duń. żagl. z mot. Amager 60 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), niem. par. Flotbeck 1127 t. do Birkenhead z drzewem (Adolph Voigt).

Na wejściu:

24 września: szw. par. Trio 832 t. z Norrköpingu próżny (Bergenske), fr. par Chauteau Lafite 3.500 t. z Bordeaux z towarem (Worms i Co.), duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff.-Kontor), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 t. z Rotterdamu z towarem (Rinhold), szw. par. Karin 196 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals Uferbahn), niem. par. Vineta 299 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold), pol. żagl. Helena 59 t. z Rewy próżny (Schiffer), szw. par. Disa 94 t. z Helsingforsu z żelastwem.

24 września: szw. hol. Holger z licht. Hallsta III. 437 t. ze Stralsundu próżne (Polsko-Skand.), niem par. Finnland 246 t. ze Szczecina próżny (Voigt, basen Holmu), łot. par. Kaupe 1458 t. z Lulea z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. par. Ellensborg 729 t. z Horsensu próżny (Bergenske, most Breitenbach), gdański par. Peter von Danzig 492 t. z Rotterdamu z węglem (Reinhold, Viktoriawand), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan port.), duń. żagl. z mot. Lovise 51 t. z Göteborga z żelastwem Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Venetia 507 t. z Svendborga próżny (Bergenske, Westerpl.), norw. mot. cyst Vinga 4307 t. z jazdy próbnej próżny (Bergenske), szw. par. Cygnus 326 t. z Królewca próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. Bjarke 774 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lowell, kan port.).

Na wyjściu.

24 września: norw. par. John Bakke 1120 t. do Holmsundu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Käthe 643 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), szw. par. Ottello 1056 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Skand.), niem. żagl. z mot. Schwalbe 81 do Bremerhaven z drzewem (Bergenske).

24 września: niem. par. Anni Ahrens 554 t. do Brahestadu próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Kongshaug 429 t. do Abo próżny (Lenczat), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), duń. żagl. z mot. Nanny 61 t. do Svendborga z grochem (Ganswindt), szw. par. Robur II 795 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Activ do Southamptono z drzewem (Lenczat), niem. par. Hoffnung 690 t. do Douglasu z drzewem (Lenczat), szw. par. Magnar 648 t. do Ystadu z węglem (Bergenske). niem. par. Orest 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. par. Ingeborg S. 710 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par Alt-Heidelberg 671 t. do Pargasu z węglem (Reinhold), gdański par. Prosper 410 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Jan 1036 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), holend. par. Pluto 710 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), ang. par. Cyrille Daneels 839 t. do Hull z drzewem (Danz. Schiff. K.) niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), niem. par. Gratia 1300 t. do Garstonu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Aeolus 356 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Luleaelf 549 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Leontes 180 t. do Aberdeen z drzewem (Behnke i Sieg). ang. par Akenside 1138 t. do Helsingborga z węglem (Voigt). niem. par. Karl Rehder 262 t. do Southamptonu z drzewem (Voigt), duń. par. Nordhild 657 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Aalborg 723 t. do Grimsby z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Estland 724 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw, Lovell), szw. par. Wira 252 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.).

Na wejściu.

25 września: franc. par. Enseigne Marie St. Germain 796 t. z Dieppe próżny (Morry, Westerpl.), szw. par. Botte 878 t. z Malmgö próżny (Ick, Westerpl.), ang. par. Kalua 412 t. z Lipawy próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), ang. par. Dicky 210 t. z Rönne próżny (Ganswind, Westerplatte), niem. par. Kronshagen 1091 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), polski par. Kraków 1122 t. z Lulea z rudą (Warta), niem. par. Falk 853 t. ze Szczecina próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Halftan 854 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

Na wyjściu:

25 września: franc. par. Germinal 1165 t. do Rouen z węglem (Pestmann), duń. mot. Maagen 97 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), duń. par. Mary 1124 t. do Kotki z węglem (Artus), norw. par. Fagerberg 192 t. do Fredrikstadu z węglem (Reinhold), szw. hol. Holger 14 t. z licht. Hallsta III 473 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. cyst. Vinga 4339 t. do Batumu próżny (Bergenske), szw. par. Rewa 715 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.).

Na wejściu:

26 września: duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Cereal 310 t. z Eymouth ze śledzmi (Reinhold), niem. par. Hansa 612 t. z Nyköpingu próżny (Scand., Levante), niem. par. Siegmund 1084 t. ze Szczecina próżny (Morry).

26 września: niem. par. Hansa 2820 t. z Nykjöbingu próżny (Scand. Levante, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Rosa 124 t. z Lysekilu z kamieniami (Artus, Legan), duń. par. Ellen 444 t. z Pembroke z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), fiński par. Aegir 457 t. z Helsingforsu z towarem (Bornhold, kan. port.), duń. par. Bornholm 500 t. z Fredericji próżny (Shaw, Lovell, Wisłoujście), niem. hol. Herkules 54 t. (Voigt, Ballastkrug), z licht. Rhein 646 t. i Main 645 t. z Sönderborga próżne (Artus, Westerpl.), niem. par. Anneliese 419 t. z Lubeki ze solą (Reinhold, Viktoriawand), szw. żagl. z mot. Wandia 88 t. z Karlshamnu próżny (Bergenske), niem. par. Rhenania 480 t. z Wismaru próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

26 września: niem. mot. Hermann Boonekamp 582 t. do Wyborga z węglem (Artus), niem. żagl. z mot. Olga 97 t. do Nykstadu z węglem (Bergenske), duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.).

26 września: niem. par. Fanal 299 t. do Strueru z węglem (Reinhold), szw. par. Kjel 687 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Aurhus z węglem (Reinhold), norw. par. Knud Skaluren 399 t. do Skien z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Käte 903 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Phyla 726 t. do Ekenäs z węglem (Reinhold), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), gdański par. Marie Siedler 221 t. do Tynedocku z drzewem (Reinhold), duń. par. Hulda Maersk 493 t. do Dundalku z drzewem (Danz. Schiff. K.).

Na wejściu:

27 września: niem. par. Argus 486 t. z Lubeki próżny (Lenczat), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Käte 267 t. z Hamburga z towarem (Prowe), ang. par. Spanker z Bremerhaven próżny (Danz. Schiff. K.), norw. par. Gunnar 714 t. z Moes próżny (Behnke i Sieg).

27 września: norw. mot. Vaardag ze śledźmi (Bergenske), ot. par. Auseklis 720 t. z Kotki próżny (Voigt), niem. par. Holstein 478 t. z Wicku ze śledzmi (Reinhold), ang. par. Kovno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), duń. par. Rosenborg 1206 t. z Malmö z rudą (Bergenske), szw. par. Gusten 353 t. z Masnedsundu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Pan 658 t. z Aarhus próżny (Artus), ang. par. Pylades z Wicku ze śledźmi (Behnke i Sieg), belg hol Lucky z Gdyni próżny (Schichau), szw. par. Brevik 587 t. z Garstonu z żelastwem (Behnke i Sieg)

Na wyjściu:

27 września: duń. mot. Lidso 118 t. do Hadsundu z węglem (Bergenske), jugosłow. par. Niegos do Genui z węglem (Scand. Levante), niem. par. Rhenania 480 t. do Kotki próżny Behnke i Sieg), szw. mot. Innaren 1033 t. do Malmö próżny (Scand. Levante), duń. par. Frida 1276 t. do Göteborga z węglem (Ick).

27 września: duń. par. Halfdan 854 t. do Bordeaux z towarem (Reinhold), szw par Regulus 491 t. do Karlstadu z węglem (Bergenske), gdański hol. Johann Westphal 10 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Anneliese do Kotki ze solą (Reinhold), niem. par. Vineta 299 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), niem. par. Venetia 507 t. do Kirkkoniemi z węglem (Reinhold), holend. par. Schieland 1201 t. do Kopenhagi z węglem (Restmann), niem. par. Renate 508 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), szw. par. Aegir 754 t. do Malmö z węglem (Danz. Schiff. K.), norw. mot Bob 269 t. do Fredrikshaldu z węglem (Bergenske.)

Na wejściu:

28 września: duń. par. Hjortholm 866 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), niem. par. Drossel 553 t. z Królewca z towarem (Nordd. Lloyd), szw par. Rurik 253 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), franc. par. Jumieges 1004 t. z dyni z Drzewem (Worms), norw. par. Ulrika II z Kopenhagi próżny (Bergenske), gdański par. Edith Bosselmann 291 t. z Peterhead ze śledźmi (Reinhold), duń. mot Maagen 97 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske), niem. par. Stadt Stolp 147 t. próżny (Wolff).

28 września: szw. par. Gustafsberg 774 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand.), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), łot. par. Abava 864 t. z Bo'nessu próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Oceanic 1302 t. z Gandawy próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Sophie 524 t. z Lowestoftu z żelastwem (Thor Hals), duń. żagl. z mot. Amager 69 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

Na wyjściu:

28 września: duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

28 września: szw. żagl. z mot. Wandia 88 t. do Rea z węglem (Bergenske), grecki par. Naxos (ex Hera) 133 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bertram), niem. par. Finnland 246 t. do Great Yarmouth z drzewem (Voigt), duń. par. Fulton 450 t. do Gloucesteru z drzewem (Shaw, Lewell), niem. par. Clara Blumenfeld 1465 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Continental 305 t. do Antwerpji z towarem

(Behnke i Sieg), duń. par. Polarhavet 1287 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. Bacchus 381 t. do Duisburga z towarem (Wolff), łot. par. Sigulda 1260 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals), niem. par. Marianne 471 t do Ystadu z węglem (Polsko - Skand.), duń. par. Vilsund 719 t. do Hull z drzewem (Bergenske), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Viktoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), gdański par. Edith Bosselmann 291 t. do Królewca próżny (Reinhold).

Na wejściu:

29 września: gdański holowiec Johannes Westphal z szw. li.ht. Menja 572 t. z Królewca próżne (Behnke i Sieg), norw. mot. Björvnik z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske), niem. par. Ortlinde 671 t. z Szczecina próżny (Voigt), szw. par. Tyr 431 t. z Sönderborga próżny (Prowe), niem. par. Altenwerder 335 t. z Fraserburghu ze śledźmi (Reinhold), szw. par. Robur 577 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Forsvik 699 t. z Göteborga próżny (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Mogenskock 284 t próżny (Ganswindt).

29 września: niem. par. Stern 905 t. ze Szczecina próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. St. Jürgen 343 t z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), duń. żagl. z mot. Aage 50 t. z Rönneby z kamieniami (Ganswindt, Westerplatte), szw. par. August 427 t. z Vejle próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, kolej nadw.), duń. par. Elsborg 954 t. z Gdyni próżny (Bergenske, b. port. ces.), szw par. Iris 164 t. z Rygi z towarem (Reinhold), norw. par. Jotun 333 t. ze Stronsay ze śledźmi (Reinhold), niem. par. Minna Cords 551 t. z Kjöge próżny (Prowe).

Na wyjściu:

29 września: duń. par. Hintsholm 876 t. do Liverpoolu z towarem (Reinhold), duń. par. Flensborg 729 t. do Kjöge z drzewem (Bergenske), szw. par. Trio 823 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), gdański par. Hammonia 658 t. do Randersu z węglem (Behnke i Sieg).

29 września: hiszp. par. Miguel 1073 t. do Alikanty z drzewem (Bergenske). szw. par. Fenja 444 t. do Helsingborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Elsie 826 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), belg. hol. Lucky 10 t. do Gdyni próżny (Schichau), ang. par. Dicky 210 t. do Kłajpedy z węglem (Ganswindt), niem. par. Brake 336 t. do Lipawy próżny (Behnke i Sieg), fiński par. Navigator 2274 t. do Rio de Janeiro z towarem (Bergenske), niem. par. Stadt Stolp 147 t. do Malmö z blachą żelazną (Wolff), ang. par. Kalua 412 t. do Tayportu z drzewem (Shaw, Lovell), fiński par. Aegir 457 t. do Helsingborga z towarem (Bornhold), ang. par. Pylade do Lipawy próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Hernia 332 t. Antwerpji z drzewem (Voigt).

Na wejściu:

30 września: duń. par. Cimbria 319 t. z Tullingen próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Egon 291 t. z Malmö z towarem (Reinhold), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi z towarem (Artus), holend. żagl. z mot. Anna Elisabet z Plymouth z żelastwem (Ganswindt), niem. par. Imatra 544 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), holenderski żagl. z mot. Jacoba 80 t. z Aarhus z żelastwem (Prowe), szw. par. Wira 252 t. z Nexö próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Hulda z Kołobrzegu próżny.

30 września: est. par. Irw 470 t. z Kopenhagi z żelastwem (Behnke i Sieg), szw. par. Gudrun 452 t. z Södertelje próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki próżny (Lenczat, most Breitenbach), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp., kan. port.), szw. żagl. z mot. Elin 69 t. z Kopenhagi próżny (kan. port.), duń par. Vendia 627 t. z Kopenhagi próżny (Polsko Skand., Wetserpl.), niem. par. Curslack 810 t. z Kilonji próżny (Voigt, Wisłoujście), niem. hol. Widder z licht. cyst. Nr. V 654 t. z Lipawy próżne (Nordd. Lloyd), niem. par. Immenhof 182 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), polski hol Sambor 14 t. z morza próżny (Wisła-Bałtyc, Ballastkrug), niem par. Karl 166 t. z Hamburga z towarem (Prowe), duń. par. Dania 1390 t. z Aalborga próżny (Reinhold), ang. par. Haarlem 565 t. z Leith z towarem (Reinhold).

Na wyjściu:

30 września: est. par. Marmor do Tallinu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Ellen 444 t. do Rygi próżny (Behnke i Sieg), polski par. Kraków 1122 t. do Gdyni próżny (Warta).

30 września: niem. prom. przewozowy Mecklenburg 782 t. do Roztoku próżny (Schichau), ang. par. Spanker 1104 t. do Kardyfu z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Cereal 310 t. do Masnedsundu z węglem (Reinhold), norw. par. Gunnar 714 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg), polski hol. Sambor 14 t. do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), franc. par. Bolbec 589 t. do Le Treportu z węglem (Morry), duń. żagl. Altea 65 t. do Aarhus z węglem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Amager 60 t. do Skutskär z węglem (Bergenske), niem. par. Steinburg 724 t. do Pargasu z węglem (Reinhold), szw. par. Themis 383 t. do Wyborga z węglem (Lenczat), duń. mot. Maagen 97 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), niem. par. Bacchus 381 t. do Rotterdamu z drzewem (Wolff), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z towarem (Ellermann i Wilson), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem Un. Baltic Corp.), szw. par Maj 1144 t. do Norresundet z węglem (Artus), niem. par. Imatra 544 t. do Kotki z towarem (Lenczat).

Na wejściu:

1 października: duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), czw. par. Daland 1300 t. z Kalmaru próżny (Skand. Levante, kolej nadw.), norw. par. Agdir 155 t. ze Szczecina próżny (Lenczat, most Breitenbach), szw. par. Silda 158 t. z Simrishamnu z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), szw. mot. Alca 290 t. z Landskrony próżny (Reinhold), duń. żagl. z mot. Foraldres Minde 57 t. z Aarhus z pasza (Ganswindt, kan. port.), gdański par. Echo 555 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), niem. par. Feronia 343 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. Angeln 320 t. ze Stronsay z śledźmi (Behnke i Sieg), gdański par. Balticum 364 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Elin 348 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. Stettin 797 t. z Ipswich próżny (Lenczat. kan. port.), austr. żagl. z mot. Hai 24 t. ze Sztokholmu próżny (Bartram), niem. par. Luna 279 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), norw. par. Dageid 935 t. z Królewca próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Gertrud 504 t. z Rouen z żelastwem (Reinhold), niem. par. Farö 720 t. z Rystytu z żelastwem (Behnke i Sieg), szw. żagl. Polarstjärnen 57 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt), niem. żagl. Walküre z Malmö z żelastwem (Bergenske), norw. par. Einar Jarl 1100 t. z Tolkisu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Mercur 800 t. z Oskarshamnu z rudą (Bergenske), gdański par. Mottlau 430 t. z Abo próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

1 października: niem. par. Drossel 552 t. do Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), szw. par. Gustafsberg 775 t. do Malmö z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. tS. Gertrud 211 t. do Lubeki z drzewem (Lenczat), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold) ang. par. Kowno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), franc. par. Jumieges 1004 t. do Rouen z drzewem (Worms), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Käte 267 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par St. Jürgen 343 t. do Rgi z towarem (Lenczat), szw. par. Egoh 291 t. do Helsingforsu z towarem (Renhold), szw. par. Robur 577 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), polski par. Wilno 1122 t do Calais z drzewem (Warta), szw. par. Iris 164 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), szw. par. Rurik 253 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Altenwerder 335 t. do Lowestoftu próżny (Reinhold), szw. par. Oceanic 1302 t. do Sundsvallu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Rosenborg 1206 t do Leningradu próżny (Bergenske), duń. par. Bornholm do Kardyfu z drzewem (haw, Lovell), duń. par. Björke 772 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), polski par. Poznań 112 t. do Prestonu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. hol. Widder z licht. cyst. nr. V. 654 t. do Kotki z ropą gazową (Nordd. Lloyd), szw. par. Tyr 431 t do Sönderborga z węglem (Prowe), szw. par. Ellen 948 t. do Göteborga z węglem (Scand. Levante).

Na wejściu.

2 października: szw. hol. Holger 14 t. z licht. Hallsta III. 473 t. z Karlshamnu próżne (Polsko-Skand.), szw. par. Amazone 379 t. z Svendborga próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Grena z Helsingborga próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Estonja 3940 t. z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Alexandra 438 t. z Szczcina z towarem (Prowe), szw. par. Ragnar 430 t. z Karlskrony próżny (Prowe), norw. par. Kristine I. 614 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand.), norw. par. Ora z Arendalu, próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Billerud 118 t. z Karrebäcksminde próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Kullen 276 t. z Koobrzegu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Bellis 230 t. z Kołobrzegu próżny (Thor Hals), gdański par. Etzel 593 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), gdański hol. Ernst 58 t. z licht. Lanzig I. 579 t. z Fredrikshavnu i Danzig II. 596 t. z Sönderborga próżne (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

2 października: niem. par. Minna do Svendborga z węglem (Prowe), polski żagl. Helena do Rewy z drzewem, szw. par. Gusten 354 t. do Trelleborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. August 429 t. do Landskrony z węglem (Polsko-Skand.),) szw. par. Wira 252 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske), polski hol. Sambor 14 t. do Schiewenhorstu próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Cygnus 478 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), gdański par. Mottlau 430 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold).

RYBACTWO MORSKIE.

Sprawa własnych połowów pełnego morza.

(Dokończenie).

W szczegółach organizacji własnych połowów pełnego morza główne rozbieżności dotyczą rodzajów statku rybołówczego oraz wyboru portów oparcia. Rozwiązanie obu zadań tych ściśle się wiąże w jedną całość, gdyż od wyboru typu statku zależy w dużej mierze możność oparcia się o port dalszy lub bliższy.

Typy statków rybołówczych.

Są dwa zasadniczo różniące się od siebie typy parowców rybołówczych (mówimy tu o parowcach wzgl. motorowcach, gdyż przy zaprowadzaniu nowej flotyli rybackiej pełnego morza o żaglowcach już dziś nie może być mowy). Jeden — to są t. zw. dryftery, niewielkie parowce łowiące wyłącznie śledzie i wyłącznie przy pomocy sieci pławnych, nie ciągnionych, lecz ustawianych w kształcie pionowej ściany w jednym lub kilku kierunkach. Ryba w ruchu natykając na taką sieć tkwi w jej oczkach nie mogąc się wydostać z powrotem. Tem połów uważać można za klasyczny zwłaszcza dla ryb śledziowatych, pozwala on na oszczędzenie narybku, który przechodzi swobodnie przez sieć, oraz na otrzymywane ryby w jaknajlepszym stanie. czego nie można powiedzieć o sieciach ciągnionych. Osobliwością połowów tych pławnicowców (dryfterów) jest również krótkie trwanie tych podróży i wykorzystanie przez nich ważnego atutu przywożenia świeżych śledzi na główne rynki rybne, a co jeszcze ważniejsze, do miejsc solenia śledzi, które się ożywiają przemysłem solenia tylko w określonym czasie sezonu śledziowego na wyspach Szetlandzkich i na wschodnim wybrzeżu Szkocji i Anglji.

Drugi typ — to trawler, pracujący siecią ciągnioną. Trawler wyjeżdża na dłuższe połowy i łowi nie tylko śledzie, lecz również inne gatunki, a w pierwszym rzędzie dorsze. Sieć ciągniona nie wybiera co do gatunku ryby, lecz zgarnia wszystko co napotyka po drodze. Sieć ta o ile połów jest obfity nie chroni drobniejszych gatunków ryby przy wydostaniu na pokład od zgniecenia. Również statki tego rodzaju są większe i wyruszają na dłuższe podróże, więc wracają z większym i tańszym produktem, a śledzie z trawlerów liczą się do gorszych gatunków, chociaż niektórzy twierdzą, że świeżo złowiony śledź z sieci ciągnionej, o ile nie jest zgnieciony, przewyższa znacznie jakością śledzia pochodzącego z połowów dryfterów.

Mimo iż trawlery prowadzą połów więcej rabunkowy niż dryftery mają one coraz większe powodzenie, gdyż pracują przez cały rok, podczas gdy dryftery — tylko w sezonach śledziowych. Jak w wielu innych dziedzinach masowość produkcji (w danym wypadku połowów) i oszczędność w eksploatacji (w danym wypadku przez ciągłość połowów) dają poważne plusy na korzyść trawlerów.

Jednocześnie czynią się owocne doświadczenia z ulepszeniem jakości śledzia trwałego, a znakomity postęp w zastosowaniu chłodzenia ryby na statkach i w magazynach miejscowych coraz więcej zwiększają szanse trawlerów, które z konieczności pozostają na morzu przez 2—4 tygodni i więcej i jak dotąd nieraz przywoziły dzięki zbyt długiemu trwaniu podróży mniej wartościowy materjał rybny. W zrozumieniu wielkiej przyszłości trawlerów (a przy tem jaknajwiększych) rządy państw uprawiających intensywne połowy morskie a nawet przemysł rybny wprowadzać zaczęły trawlery doświadczalne, zaopatrzone w chłodnie najnowszego typu. We Francji istnieje olbrzymi parowiec tego rodzaju Calgari, który ma za zadanie rozwiązać praktycznie trudne zagadnienie połowów nadzwyczaj obfitych, lecz łatwo się psujących wzdłuż atlantyckich wybrzeży Mauretanji. Niemcy budują na stoczni w Vegesack duży trawler rządowy, również poszukując nowych dróg i, co charakterystyczne, wywołały już gwałtowną krytykę Deutsche Fischerei Zeitung, która z zaślepieniem broni floty dryfterów. Poza krytyką tego rodzaju widać jednak źle ukrytą obawę iż flota dryfterów straci swe zarobki.

Zachodzi więc pytanie jaki typ statku możemy zastosować? Dryftery mogą być oparte tylko o porty wysp Szetlandzkich i Szkockich, skąd produkty solenia mogłyby być wysyłane specjalnemi parowcami do Gdyni. O podróżach naszych dryfterów bezpośrednio z miejsc połowów północnomorskich do Gdyni nie może być mowy, gdyż strata czasu nie pozwoliłaby na rentowną pracę.

Co do floty trawlerów, to główną przeszkodą ku jej zaprowadzeniu jest nikła konsumcja dorsza w kraju. Połowy te poprzedzić musi energiczna i owocna akcja za spożyciem i zużyciem jaknajwiększej ilości tej taniej, a w przedniejszych gatunkach znakomitej ryby morskiej.

O ile jednak nie mamy danych dla stworzenia floty trawlerów, to sprowadzenie jednego statku doświadczalnego-trawlera wzgl. trawlera mogącego pracować również jako dryfter wydaje się ze wszech miar za wskazane. Tego rodzaju statek mógłby w przyszłości służyć również specjalnie do przewozu do Gdyni ryby z dryfterów polskich, łowiących śledzie z oparciem się o Lerwick i porty szkockie.

Powyższe rozważania, jak się zdaje, upoważniają do następującego programu praktycznego:

1. Wzorem państw uprawiających połowy pełnego morza a przewidujących iż na drodze doświadczalnej, poszukiwania nowych terenów połowów, oraz zastosowania nowych sposobów połowów i chłodzenia ryby, mogą nastąpić znaczne zmiany w rybołóstwie pełnego morza należy zaprowadzić parowiec doświadczalny, mogący pracować jako trawler i dryfter i mieć odpowiednie urządzenia do chłodzenia i konserwacji ryby.

2. Równolegle pożądane byłyby próby zaprowadzenia połowów dryfterami śledzi na morzu Północnem z oparciem się o porty szkockie. Ilość tych dryfterów powinna być skromna, a statki te należy traktować również jako doświadczalne, chociaż w razie pomyślnych wyników należałoby z dwuch—trzech statków, komunikację z któremi utrzymywałby wyżej wymieniony parowiec-chłodnia, rozwinąć natychmiast serję statków rybołówczych obsługiwanych w sezonie specjalną linją towarową Północna Anglja —Gdynia.

Usiłowania te, za podstawę których służy olbrzymi import do Polski i tranzyt przez Polskę obcych śledzi winny iść w parze z rozwinięciem wszechstronnym handlu i przemysłu rybnego, z uwzględnieniem większego niż dotychczas wykorzystania innych bogactw rybnych pełnego morza, bez czego nie można będzie z należytą szybkością rozwinać własnego rybołóstwa pełnego morza.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

17 września:
norw. p. Thore Haite 353 z Lerwic 1238/1 i 379/2 beczek.
est. par. Valve 207 z Stornoway 2144/1 i 1629/2 beczek,
niem. par. Konsul Suckau 212 z Peterhead 1724/1 i 369/2 beczek.
18 września:
norw. par. Activ 295 z Buckie 3420/1 beczek.
20 września:
niem. par. Leontes 180 zFraserburga 2064/1 i 600/2 beczek.
21 września:
niem. par. Hoffnung 220 z Szczecina 555/1 i 112/2 beczek.
22w rześnia:
niem. par. Hermia 332 z Wicku 4619/1 i 1866/2 beczek.
norw. p. Kongshavn 425 z Stornowa 2222/1 i 1125/2 beczek.
26 września:
niem. par. Cereal 310 z Eyemouth 1200/1 i 250/2 beczek.
27 września:
norw. mot. Vaardag z Krikhavnu 1730/1 i 535/ beczek,
niem. par. Holstein 478 z Wicku 5020/1 i 2224/2 beczek,
ang. par. Pylades 294 z Wicku.
28 września:
gd. par. Edith Bosselmann 291 z Peterhead
29 września:
niem. par. Altenwerder 335 z Fraserburgha 4688/1 i 1041/2 beczek,
norw. par. Jotun 308 z Stronsay.

Nowiny żeglarskie.

Latarnia Hel.

Podaje się do wiadomości, że latarnia morska Hel w czasie od 7-go do 14-go października w celach doświadczalnych będzie pokazywała światło białe nowego aparatu o charakterystyce:

błysk 2,2 sek. widoczny na 17 m. mor.

żarzenie 12,8 sek. widoczny na 7 m. mor.,

powtórzenie po 15,0 sek.

Dotychczasowe światła tymczasowe pozostaną równocześnie na swem miejscu bez zmiany.

Rozpoczęcie działania regularnego nowej latarni, względnie zgaszenie świateł tymczasowych nastąpi w nocy z 15-go na 16-go października r. b. według powyżej podanej charakterystyki.

Z prasy.

Numer 9-ty (wrześniowy) The Polish Economist jest specjalnie poświęcony przemysłowi chemicznemu w Polsce. Znakomity ten numer otwiera się opinją Prezydenta Rzeczypospolitej I. Mościckiego o znaczeniu przemysłu chemicznego w rozwoju światowej produkcji, oraz artykułem Ministra Przemysłu i Handlu p. t. The role of the modern chemical industry. Prócz tego znajd. w zeszycie artykuły o 8-ym zjeździe międzynarodowym chemików w Warszawie, oraz 2 artykuły poświęcone naszemu przemysłowi chemicznemu i jego rozwojowi historycznemu. Artykuł o targach lwowskich oraz zwykły bogaty przegląd miesięczny życia handlowego i przemysłowego w Polsce zamyka ten znakomity numer. Polecamy jego gorąco uwadze naszych Czytelników, zwłaszcza tych, którzy mają sposobność informować innych o naszych sprawach ekonomicznych w języku angielskim.

Numer 10-y (październikowy) miesięcznika Ligi Morskiej i Rzecznej „Morze“ wyszedł w druku i jest specjalnie poświęcony łączności Śląska z morzem. Numer ten o wyjątkowo obfitej treści i jak zwykle bogato ilustrowany świadczy o stałym rozwoju tego cennego i interesującego organu Ligi Morskiej i Rzecznej.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

21 września:
szw. par. Gota 674 do Oskarshamnu,
łot. par. Viesturs 339 do Bandholmu,
niem. par. Spitzberg 155 do Karlskrony.
22 września:
niem. par. Alsen 539 do Pargasu.
23 września:
norw. par. Gulhaug 742 do Karlstadu.
24 września:
pol. par. **Katowice** 1 108 do Malmö.
25 września:
łot. par. Skauts 1 329 do Rygi,
gd. par. Mottlau 431 do Abo,
gd. par. Balticum 364 do Kopenhagi.
26 września:
est. żagl. z mot. Wirumaa 372 do Tallinnu.
27 września:
norw. par. Bruse 1 010 do Trondhjemu,
niem. par. Teutonia 768 do Helsingborga,
niem. par. Nordmark 569 do Pargasu.
28 września:
norw. par. Dea 1 460 do Gandawy,
szw. par. Nordöst 629 do Munkedelu.
29 września:
szw. par. Aina 773 do Drammen.
30 września:
szw. par. Gustaf Wasa 978 do Hernösandu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 31 763 tony węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdyński.

28 września:
fr. par. Jumieges 1 004 do Dunkerki.
29 września:
duń. par. Elsborg 955 do Gdańska.

Statki powyższe wywiozły łącznie 325 t. desek dębowych i 374 t. kopalniaków.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

21 września:
szw. par. Pan 526 do Aarhus.
szw. par. Gusten 353 do Masnedsundu,
łot. par. Krimulda 1 150 do Rygi,
szw. par. Tanja 341 do Helsingborga,
szw. par. Carrie 740 do Oslo,
łot. par. Kalpaks 1 182 do Abo.
22 września:
szw. par. Hebe 610 do Helsingborga,
duń. par. Olaf 1 181 do Gefle,
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. Forsvik 698 do Göteborga,
duń. p. Hans Broge 1 252 do Kopenhagi,
szw. par. Annie 698 do Sztokholmu,
szw. par. Gudrun 452 do Södertelje.
23 września:
duń. par. Martin Goldschmidt 1 253 do Aarhus,
norw. par. Ora 600 do Arendalu,
niem. par. Minna Cords 552 do Kjöge,
norw. p. Sarpen 1 099 do Sarpsborga,
szw. ż. z mot. Veritas 73 do Skillinge,
pol. licht. **Wojtek** 377 i
niem. licht. D. W. 701 383 do Kopenhagi,
duń. żagl. Anna 154 do Hasle,
szw. ż. z mot. Lilian 90 do Halmstadu,
szw. par. Bengt 288 do Rönne,
szw. par. Ragnar 430 do Landskrony.
24 września:
niem. par. Käte 643 do Helsingforsu,
szw. par. Othello 1 056 do Göteborga,
szw. par. Robur II 795 do Sztokholmu,
szw. par. Magnar 648 do Ystadu,
niem. par. Alt-Heidelberg 671 do Pargasu,
gd. par. Prosper 410 do Malmö,
ang. par. Akenside 1 138 do Helsingborga,
szw. par. Wira 252 do Göteborga,
25 września:
fr. par. Germinal 1 165 do Rouen,
duń. par. Mary 1 124 do Kotki,
norw. par. Fagerborg 192 do Fredrikstadu,
szw. l. Halsta III 473 do Karlshamnu,
szw. par. Reva 715 do Kalmaru.
26 września:
niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Wyborga,
niem. żagl. z mot. Olga 97 do Nystadu,
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi,
niem. par. Fanal 299 do Struer,
szw. par. Kjell 687 do Göteborga,
duń. par. Wm. Th. Malling 1 155 do Aarhus,
norw. par. Knut Skaluren 399 do Skien,
niem. par. Phyla 727 do Ekenäs,
duń. par. Hafnia 1 160 do Kopenhagi.
27 września:
duń. mot. Lidso 118 do Handsundu,
jugosł. par. Njegos 2 727 do Genui,
duń. par. Frida 1 270 do Göteborga,
szw. par. Regulus 491 do Halmstadu,
niem. par. Venetia 507 do Kirkkoniemi,
hol. par. Schieland 1 201 do Kopenhagi,
szw. par. Aegir 754 do Malmö,
norw. mot. Bob 269 do Fredrikshald.
28 września:
duń. par. Bothal 1 223 do Kopenhagi,
szw. żagl. z mot. Wandia 88 do Raa,
niem. par. Klara Blumenfeld 1465 do Göteborga,
duń. par. Polarhavet 1 287 do Kopenhagi,
łot. par. Sigulda 1 260 do Rygi,
szw. par. Karin 196 do Sztokholmu,
niem. par. Marianne 472 do Ystadu,
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi.
29 września:
szw. par. Trio 832 do Göteborga,
gd. par. Hamonia 658 do Randersu,
szw. par. Fenja 444 do Helsingborga,
ang. par. Dicky 210 do Kłajpedy,
szw. par. Elsie 826 do Göteborga.
30 września:
est. par. Marmor 563 do Tallinnu.
niem. par. Cereal 310 do Masnedsundu,
norw. par. Gunnar 714 do Oslo,
fr. par. Bolbec 589 do Le Treportu,
duń. żagl. Altea 65 do Aarhus,
niem. par. Argus 486 do Wyborga,
duń. par. Althea 130 do Knebel,
duń. ż. z mot. Amager 60 do Skutskär,
niem. par. Steinburg 723 do Abo,
szw. par. Maj 1 144 do Norresundet.
1 października:
szw. par. Gustafsberg 775 do Malmö,
szw. par. Robur 577 do Sztokholmu,
szw. par. Oceanic 1 302 do Sundsvallu,
szw. par. Tyr 431 do Sönderborga,
szw. par. Ellen 948 do Göteborga.
2 października:
niem. par. Minna Cords 552 do Svendborga,
szw. par. Gusten 353 do Trelleborga,
szw. par. August 342 do Landskrony,
szw. par. Wira 252 do Kalmaru,
szw. par. Cygnus 966 do Göteborga.

3 października:
duń. par. Vendia 627 do Strueru,
szw. par. Gunborg 498 do Malmö,
niem. par. Hansa 2 820 do Wenecji,
gd. par. Echo 555 do Gjedseru,
niem. par. Siegmund 1 084 do Calais.

Statki powyższe wywiozły łącznie 151 700 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

21 września:
niem. par. Hagen 1 003 do Rotterdamu,
fr. par. Yainville 836 do Dunkerki,
duń. par. Polly 463 do Londynu.
22 września:
niem. par. Desia 265 do Antwerpji,
nor. par. Kolsaas 367 do Barrow,
duń. par. Danevirke 695 do Londynu.
23 września:
szw. par. Astrid 69 do Nakskov,
niem. żagl. z mot. Fulda 49 do Oldenburga,
niem. par. Planet 478 do West-Hartlepoolu,
niem. par. Grimgerde 406 do Rotterdamu,
niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Gandawy,
niem. par. Flottbeck 1 127 do Birkenhead.
24 września:
niem. żagl. z mot. Schwalbe 81 do Bremerhaven.
norw. par. Aktiv 295 do Southamptonu,
niem. par. Hoffnung 690 do Douglas,
duń. par. Jan 1036 do Londynu,
duń. par. Ingeborg 710 do Londynu,
ang. par. Cyrille Daneels 839 do Hullu,
niem. par. Grazia 1 300 do Garstonu,
niem. par. Leontes 180 do Aberdeen,
niem. par. Karl Rehder 262 do Southamptonu,
duń. par. Nordhild 657 do Londynu,
duń. par. Aalborg 723 do Grimsby,
duń. par. Estland 724 do Kardyfu.
26 września:
gd. par. Marie Siedler 221 do Tynedocku,
duń. p. Hulda Maersk 493 do Dundalku,
niem. par. Käte 903 do Antwerpji.
27 września:
niem. par. Renate 578 do Gandawy.
28 września:
niem. par. Finnland 246 do Greath Yarmouth,
duń. par. Fulton 449 do Gloucester,
duń. par. Vilsund 719 do Hullu.
29 września:
duń. par. Ellensborg 729 do Kjöge,
hiszp. par. Miguel 1 703 do Alikanty,
ang. par. Kalua 412 do Tayportu,
niem. par. Hernia 716 do Antwerpji.
30 września:
ang. par. Spanker 1 104 do Kardyfu,
niem. par. Bacchus 381 do Rotterdamu.
1 października:
niem. par. St. Gertrud 21 1do Lubeki,
fr. par. Jumieges 1004 do Rouen,
pol. par. **Wilno** 1 122 do Calais,
duń. par. Bornholm 500 do Kardyfu,
duń. par. Björke 772 do Londynu,
pol. par. **Poznań** 1 122 do Prestonu.
2 października:
pol. żagl. Helena 50 do Rewy.
3 października:
ang. p. Lord Austrim 2 754 do Belfastu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 126 100 m³ drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

21 września:
fr. par. Bolbec 588 z Boulogne,
est. par. Marmor 565 z Tallinnu,
duń. par. Mette Jensen 1 959 z Baltimore.
22 września:
niem. par. Brunhilde 863 z Bordeaux,
szw. par. Gunborg 499 z Rouen.
23 września:
niem. żagl. z mot. Uli 56 z Kopenhagi.
24 września:
szw. par. Disa 94 z Helsingborga,
duń. mot. Lovisa 51 z Göteborga.
26 września:
duń. par. Ellen 444 z Pembrokedocku.
27 września:
szw. par. Brevik 597 z Garstonu.
28 września:
duń. par. Sophie 524 z Lowestoftu.
29 września:
norw. mot. Björnvik 119 z Kopenhagi.
30 września:
hol. żagl. z mot. Anna Elisabeth 460 z Plymouth,
hol. żagl. z mot. Jacoba 80 z Aarhus,
est. par. Irw 470 z Kopenhagi.
1 października:
niem. par. Gertrud 504 z Rouen,
niem. par. Farö 720 z Rosytu,
szw. ż. Polarstjärnen 57 z Kopenhagi,
niem. żagl. Walküre 71 z Malmö.
2 października:
gd. par. Etzel 593 z Londynu.
duń. mot. Maagen 97 z Landskrony.

Statki powyższe przywiozły łącznie 21 600 ton żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

24 września:
łot. par. Kaupo 1 457 z Lulea.
25 września:
pol. par. **Kraków** 1 121 z Lulea.
27 września:
duń. par. Rosenborg 1 206 z Malmö.
1 października:
szw. par. Mercur 800 z Oskarshamnu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 10 500 ton rudy żelaznej.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

21 września:
hol. par. Pluto 710 z Hamburga,
duń. par. J. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi,
szw. par. Malmen 2 216 z Malmö.
22 września:
duń. p. Hindsholm 876 z Manchesteru.
niem. par. Bacchus 362 z Rotterdamu,
szw. par. Themis 383 z Göteborga.
23 września:
ang. par. Baltonia 1 449 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. St. Lorenz 343 z Lubeki.
24 września:
fr. p. Chateau Lafite 2 284 z Bordeaux,
gd. par. Oberpräs. Delbrück 620 z Rotterdamu,
szw. par. Karin 196 z Sztokholmu,
duń. par. Niels Ebbesen 382 z Kopenhagi (i z pas.).
25 września:
duń. par. Halfdan 854 z Kopenhagi.
26 września:
niem. par. Brake 336 z Hamburga,
fin. par. Aegir 457 z Helsinforsu,
niem. par. Eberhard 338 z Hamburga.
27 września:
ang. par. Smolensk 1 534 z Londynu,
niem. par. Käthe 904 z Hamburga,
ang. p. Kovno 1 479 z Hullu (i z pas.).
28 września:
niem. par. Drossel 553 z Królewca,
szw. par. Rurik 247 z Sztokholmu,
ang. par. Baltara 1 387 z Londynu (i z pas.),
duń. par. J. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi.
29 września:
niem. par. St. Jürgen 343 z Lubeki,
niem. par. Niord 283 z Aarhus,
szw. par. Iris 164 z Rygi.
30 września:
szw. par. Egon 291 z Malmö,
duń. par. Scotia 1 387 z Kopenhagi,
niem. par. Imatra 544 z Lubeki.
niem. par. Karl 166 z Hamburga.
1 października:
niem. par. Elin 348 z Roterdamu,
niem. par. Luna 279 z Roterdamu,
gd. par. Echo 555 z Antwerpji,
niem. par. Feronia 343 z Rotterdamu.
2 października:
duń. par. Estonia 3 820 z Nowego Yorku (i z pas.),
niem. par. Alexandra 353 z Szczecina.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

21 września:
niem. par. Vineta 299 do Kłajpedy,
norw. par. Bomma 461 do Oslo,
łot. par. Kalpaks 1 182 do Abo,
niem. par. Castor 320 do Bremy.
22 września:
duń. par. Niord 283 do Kopenhagi,
szw. p. Malmen 2 216 do Norrköpingu.
23 września:
ang. p. Kolpino 1 465 do Hullu (i z pas),
niem. par. Electra 349 do Bremy,
niem. par. Mineral 309 do Rotterdamu,
ang. par. Baltonia 1 449 do Londynu (i z pas.).
24 września:
duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi (i z końmi).
niem. par. Orest 382 do Rotterdamu,
hol. par. Pluto 710 do Amsterdamu,
niem. par. St. Lorenz 343 do Rygi,
niem. par. Aeolus 356 do Hamburga,
niem. par. Luleaelf 549 do Hamburga.
26 września:
niem. par. Käte 904 do Antwerpji.
27 września:
duń. par. Halfdan 854 do Bordeaux,
niem. par. Vineta 299 do Szczecina.
28 września:
niem. p. Continental 305 do Antwerpji,
niem. par. Bacchus 362 do Duisburga,
szw. par. Karin 196 do Sztokholmu,
ang. par. Baltara 1 387 do Lipawy (i z pas.).
29 września:
duń. par. Hintsholm 876 do Liverpoolu,
fsk. par. Navigator 2 274 do Rio de Janeiro,
fsk. par. Aegir 457 do Helsingborga.
30 września:
szw. par. Themis 383 do Malmö,
ang. par. Baltara 1 387 do Londynu (i z pas.),
niem. par. Imatra 544 do Kotki.

1 października:
niem. par. Drossel 552 do Antwerpji,
duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi,
ang. p. Kovno 1 477 do Hullu (i z pas.),
niem. par. Eberhard 338 do Hamburga,
niem. par. Käte 267 do Hamburga,
niem. par. St. Jürgen 343 do Rygi,
szw. par. Egon 291 do Helsinforsu,
szw. par. Iris 164 do Göteborga,
szw. par. Rurik 247 do Sztokholmu.
2 października:
duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi (i z pas.),
duń. par. Niord 283 do Kopenhagi.

MORSKI RUCH TOWAROWY.

(Z podaniem składowych części mieszanego ładunku).

Na wejściu:

30 września: niem. par. Elin 348 przywiózł z Rotterdamu 4,2 ton angielskiego pieprzu, 8,1 t. kawy surowej, 32,4 t. kawy, 3,6 t. proszku kakaowego, 2,9 t. czarnego pieprzu, 1,3 t. cebulek kwiatowych, 2, 6 t. gwoździków, 8,2 tony śliwek, 6,7 t. żelaza w sztabach, 8,2 t. holenderskiego smalcu, 6 t. proszku mlecznego, 3 tony kauczuku, 1,4 t. wyrobów żelaznych i stalowych, 18,7 t. śledzi 4,1 t. solonych makreli, 4,6 ton żelaza kątowego, 5 ton żelaza rowkowanego.

550 kg. mleka twardego, 627 kg. papierosów.

30 września: niem. par. Elin 348 ton wyładował w strefie wolnej: 1,6 ton kakao w strączkach, 11,6 t. krochmalu ryżowego, 3,4 tony masła kakaowego, 1,8 ton rodzynek, 6,4 tony kawy, 1,1 ton pieprzu, 11,2 tony herbaty.

330 kg. cassia, 307 kg. angielskiego pieprzu.

3 października niem. par. Feronia 343 przywiózł z Bremy 16 ton żywicy, 10 ton oleju, 1,5 ton drzewa korkowego.

107 kg. herbaty, 322 kg. wyrobów żelaznych, 622 kg. farby japońskiej brązowej, 205 kg. copal, 302 kg. łańcuchów, 600 kg. oleju z orzechów ziemnych, 79 kg. papierosów, 835 kg. części materaców, 116 kg. korków, 182 kg. mat, 605 kg. miodu, 514 kg. modeli, 755 kg. cyny do lutowania, 63 kg. araku.

1 skrzynia części rowerowych.

26 września: szw. par. Aegir 754 t. przywiózł z Helsingforsu:

16,5 t. tektury, 1,2 tony kaloszy, 232 bele papieru gazetowego, 315 kg. mchu, 122 kg. sprzętów domowych, 35 kg. książek, 1 walizkę.

27 września: niem. par. Käte 643 przywiózł z Hamburga 3,9 ton trzciny, 108 ton pszenicy, 100 ton ekstraktu kwebracho, 7,5 ton kawy, 2,2 tony rodzynek, 200 ton mączki z orzechów ziemnych, 2,7 ton cytryn, 1,2 t. oleju lnianego, 2,4 tony cyny do lutowania, 1,1 t. solonych kiszek, 4,1 tony smarów, 1 tonę asfaltu, 2 tony ryżu, 4 tony kiszek.

524 kg. proszku pumeksowego, 500 kg. talku, 360 kg. carbonblacku, 540 kg. caxin, 500 kg. piłoników, 840 kg. śliwek 44 kg. cynamonu, 167 kg. pakunku maszynowego, 231 kg. wyrobów z asbestu,, 374 kg. miodu, 212 kg. skórek pomarańczowych, 273 kg. kg. wątróbek świńskich, 98 kg. cassia, 390 kg. miazgi kokosowej, 500 kg. pestek morelowych, 500 kg. wosku carnauba, 927 kg. catechu, 325 kg. cyny Banka, 215 kg. lukrecji, 126 kg. pokryw blaszanych 56 kg. wazeliny, 27 kg. rzemieni balata, 52 kg. cygar, 130 kg. syfonów ołowianych, 112 kg. narzędzi do obróbki blach.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie września.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 116 262, sól 280, parafina 33, cement 884, oleje 1 166, soda 71.

Prod. roślinne: jęczmień 634, ow. strączkowe 90, cukier sur. 120, rafinada 40, melasa 270, drzewo 28 744, koniczyna 15, rzepak 1 250, smoła drzewna 113.

Prod. zwierzęce: bydło żywe 3, skóry sol. 21, jaja 174.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyty 8 700, mączka Thomasa 860, kamienie 15, ruda żelazna 11,620, żelazo 73, żelazo i stal (stare) 13 117.

Prod roślinne: owies 40, ryż 520, żywica i kalafonja 72, ekstrakty garbnikowe 36, oleje 326.

Prod. zwierzęce: smalec 45, śledzie sol. 9 914, tłuszcze 484, skóry sol. 176, wełna sur. 42.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie września.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 109 424, sól 30, parafina 177, cement 3 296, oleje 301, soda 446, piryt 471.

Prod. roślinne: jęczmień 1 181, pszenica 61 ow. strączkowe 252, cukier sur. 2 726, melasa 341, drzewo 53 858, koniczyna 52, rzepak 479, smoła drzewna 306.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 17, jaja 101, bydło żywe 26, skóry sol. 31.

WWÓZ. **Prod. mineralne:** mączka Thomasa 450, kamienie 16, węgiel 150, ruda żelazna 8 410, żeliwo 110, żelazo i stal (stare) 11 810.

Prod. roślinne: pszenica 520, kukurydza 96, ryż 340, żywica i kalafonja 138, oleje 1 034, ekstrakty garbnikowe 550, bawełna 11.

Prod. zwierzęce: smalec 28, śledzie sol. 3 387, tłuszcze 602, skóry sol. 168, wełna sur. 6.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.